

Vallée du Rhône et Arc languedocien

Etude de contexte

Région Languedoc-Roussillon

Synthèse des entretiens

19 janvier 2004

MENSCOM / MENSIA CONSEIL

1. LA PROBLÉMATIQUE DU DIALOGUE TERRITORIAL

Le Dialogue Territorial apparaît, de l'avis quasi-unanime des acteurs rencontrés, doublement pénalisé, d'une part, par un déficit ancien et endémique de culture partenariale à l'échelle régionale (avec des guerres de chapelle, des oppositions très tranchées entre acteurs comme entre territoires, ces tensions étant, régionalement, de forts facteurs d'incertitude), d'autre part, en raison du manque de confiance envers l'Etat né de sa difficulté à respecter ses engagements antérieurs, tant financiers que temporels ; alors même que la plupart sont plutôt satisfaits des rapports avec ses services déconcentrés.

Par ailleurs, certains acteurs socio-économiques vont jusqu'à déplorer le peu de mobilisation des institutions publiques sur la problématique des transports et déplacements dans la Région, avec pour conséquence une absence de véritable stratégie (pas d'arbitrages), du saupoudrage d'investissements et des retards de mise en œuvre des projets... Dans ce contexte, paradoxalement, l'Etat reste de fait l'acteur majeur de la politique régionale de déplacements, avec les limites évoquées plus haut, qui se doublent d'un « retard à l'allumage » pour prendre en compte les caractéristiques spécifiques locales et régionales... Les acteurs privés entendent bien que le Dialogue Territorial soit pour eux une occasion de donner de la voix...

D'un autre côté, les représentants des collectivités sont dans l'attente des évolutions que la décentralisation va amener dans le partage des responsabilités, des compétences et des moyens. Sur ce registre, il est beaucoup attendu du Dialogue Territorial en terme de clarification. Un certain nombre d'entre eux comptent sur l'ouverture de cet espace d'expression pour faire remonter des demandes spécifiques et des problématiques locales sur les déplacements ou sur l'organisation et le fonctionnement des services de transports, dont certaines relèvent de l'exercice des compétences et des projets des collectivités locales entre elles.

Il est généralement attendu du Dialogue Territorial qu'il ait une portée stratégique, qu'il donne à voir non seulement des projets qui répondent à un problème de transports et de déplacements mais aussi leurs effets globaux sur le développement des territoires, en lien avec les perspectives démographiques et économiques, en cohérence avec une bonne intégration des préoccupations de gestion de l'espace et de préservation des milieux naturels.

Concernant l'organisation concrète du Dialogue Territorial, le Conseil Régional souhaite en assurer le leadership.

Concernant l'échelle pertinente du débat, les acteurs expriment des divergences, les uns militant pour l'échelle régionale, les autres étant plus favorables à l'échelle inter-régionale pour deux raisons : la première réside dans la manque d'unité régionale évoqué plus haut, la seconde dans la prise en compte des interactions entre Régions voisines (notamment entre métropoles régionales) et de la nécessaire cohérence du système de transport entre elles (il s'agit de débattre à l'échelle de l'activité économique). L'enjeu consiste ainsi à contribuer à l'émergence d'une vision commune qui permette à l'inter-région d'exister à un niveau national et européen. Un acteur suggère ainsi de procéder à un débat à tiroirs, en partant du local pour progressivement élargir le périmètre. Un autre propose en outre que le point de vue des pays frontaliers puisse également être pris en considération.

Pour permettre des échanges sur le fond, il est généralement également attendu du Dialogue Territorial que ce soit un débat en cercle restreint et qu'il associe en priorité des acteurs représentatifs, choisis pour leur connaissance fine de la situation et/ou pour leur pouvoir de décision, et en nombre limité (peu de voix –associatives surtout– évoquent la nécessité d'une expression citoyenne). Toute tentation de grande messe est ainsi à proscrire. En outre, les acteurs pointent l'importance de la posture adoptée par le maître d'ouvrage du Dialogue Territorial : il va de soi que le débat doit être ouvert (chaque interlocuteur doit être sur un pied d'égalité) et ne porter que sur des hypothèses dont aucune ne soit a priori ni exclue ni déjà retenue. Une suggestion est de donner de la consistance au Dialogue Territorial via des ateliers thématiques et des ateliers territoriaux et via des contributions écrites.

Le niveau actuel d'information des personnes rencontrées est très variable : certaines ont une vision extrêmement focalisée sur tel ou tel aspect de la problématique, d'autres ont une vision plus globale, d'autres enfin ont une vision plus limitée et paraissent manquer de données objectives (avec une certaine opacité dans la mise à disposition des informations techniques, tant de la part des opérateurs – ferroviaire mais aussi aérien ; apparemment, seule ASF diffuse volontiers des chiffres – que des services déconcentrés du ministère de l'Équipement). Spécifiquement, il a été pointé un problème de cohérence, voire de fiabilité, entre les informations d'origines diverses dont disposent les acteurs. Il est ainsi attendu de la préparation du Dialogue Territorial qu'il homogénéise le niveau d'information des participants sur les données factuelles permettant un choix stratégique (situation actuelle des transports et des déplacements, efficacité comparée des différents modes, études prospectives, mise à plat des projets des institutions et des opérateurs, etc.). Il va de soi qu'il est attendu de l'organisation du Dialogue Territorial une prise en compte importante des points de vue locaux et régionaux, en liaison étroite avec les objectifs définis au Schéma Régional des Transports. Un acteur suggère de produire des documents d'information à géométrie variable en fonction des cibles.

Enfin, les associations attendent que puissent être diffusées des informations provenant de sources indépendantes de la maîtrise d'ouvrage du débat.

Pour terminer sur ce sujet, il ne faut par ailleurs pas perdre de vue la dégradation actuelle du concept même de débat public, qui porte ombrage sur les conséquences stratégiques et opérationnelles du futur Dialogue Territorial (certains acteurs n'hésitent pas à exprimer leur scepticisme et leur sentiment qu'il peut s'agir d'une consultation alibi).

2. LES TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

2.1 Place et niveau de service des différents modes

Les acteurs sont conscients que l'usage des différents modes dépend de l'organisation économique du secteur, des caractéristiques des produits, de l'équipement des sites en infrastructures d'accès aux modes alternatifs, etc. Entre les différents modes, c'est l'usage de la route auquel il est fait la plus large place : les professionnels s'estiment contraints à ce choix du fait de l'organisation des systèmes d'approvisionnement (flux tendus), mais plus encore en raison de la médiocre compétitivité du fret ferroviaire. Ces points sont particulièrement détaillés dans le chapitre réservé aux propos des acteurs de la logistique.

Mode routier

L'ensemble des acteurs s'accorde sur la compétitivité du mode routier, assise sur la fiabilité et la flexibilité de ce mode, mais aussi sur sa capacité d'organisation et de bonne collaboration avec les distributeurs. Ceci étant, les acteurs pointent les limites à l'extension et à l'amélioration des réseaux routiers secondaires.

Concernant le niveau de congestion de l'autoroute A9, on peut relever des avis divergents :

- Pour les uns, la saturation est avérée, et appelée à augmenter en raison de la progression des déplacements (tourisme, transits de marchandises, déplacements locaux) et des effets induits par l'évolution de la démographie régionale, comme l'étalement urbain, menaçant à terme les possibilités d'extension du mode routier.
- Pour les autres, le niveau de congestion n'est pas démesuré, la saturation apparaît conjoncturelle, c'est-à-dire, hors le cas des accidents, localisée en certains points (spécialement au droit des agglomérations –Nîmes, Montpellier– ou entre Perpignan et la frontière espagnole) et à certaines dates de forte fréquentation touristique (10 à 15 jours par an, l'été, le week-end, cette plage ayant d'ailleurs tendance à s'étendre...).

Il y a alors un réel conflit d'usage entre les diverses catégories de trafic : un acteur souligne le fait que les infrastructures ne suivent pas le rythme des évolutions de la démographie, de la demande touristique, du transit de marchandises.

Concernant les causes de la congestion de l'A9, le principal problème relevé réside dans la densité de poids lourds, générateurs de nuisances et d'un sentiment d'insécurité (surtout à proximité des agglomérations). L'augmentation importante et continue du trafic des poids lourds en provenance de l'Espagne (perçu généralement comme un trafic de transit, peu comme un trafic d'échanges) est ressentie avec inquiétude par la majeure partie des acteurs dans les différents territoires (Perpignan faisant exception en raison du poids de la logistique dans l'activité de ce bassin d'emploi). Ceci étant, les professionnels du transport et de la logistique voient dans l'accroissement de ce trafic un témoignage de vitalité économique (qui est amené à se développer encore) ; en outre, les effets de la congestion sont désormais mieux maîtrisés et intégrés par eux, afin de minimiser les impacts négatifs sur l'organisation de la chaîne d'approvisionnement.

Toutefois, les acteurs sont conscients que la congestion est aussi très largement due à la mixité des trafics locaux (avec un fort accroissement des déplacements urbains et inter-urbains, du fait d'un faible maillage alternatif pour les dessertes locales voire inter-urbaines, l'A9 jouant ce rôle plus souvent qu'à son tour¹) et de transit (tant de marchandises que de touristes), ces phénomènes étant amplifiés, le premier par l'explosion démographique de la Région, le second par le développement des échanges marchands avec la péninsule ibérique et par la montée en puissance de la vocation touristique tant de la Région que de l'Est de l'Espagne.

Mode ferroviaire

Le sentiment dominant est que le réseau ferré régional est saturé, particulièrement entre Nîmes et Montpellier². L'ensemble des acteurs sans exception déplore l'opacité de la SNCF qui ne communique pas sur la réalité des capacités et mène sa stratégie de façon unilatérale (essentiellement au profit du TGV).

Le mode ferroviaire est –dans l'idéal– identifié comme le mode alternatif majeur au développement du transport routier. Or, si les acteurs actent que la qualité de service du TGV ne cesse de progresser, ils constatent a contrario que le transport de marchandises ou les trafics voyageurs locaux ne bénéficient pas de ces évolutions.

¹ Un acteur a même relevé que la Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise finançait 50% du coût de l'abonnement au péage pour les véhicules particuliers des habitants sur la partie de l'A9 reliant le Nord et le Sud de l'agglomération.

² La SNCF constate effectivement que, sur Nîmes - Montpellier, avec les TGV, les TER et le fret, elle a des problèmes de maintenance et de « fragilité » des passages à niveaux. La prochaine section critique sera Montpellier Narbonne.

Outre les difficultés de la Région AOT en matière d'organisation des TER, les acteurs sont unanimes pour déplorer le faible niveau de service de l'offre fret (sur les points clés que sont la fiabilité, les délais, la traçabilité de la marchandise, etc., mais aussi sur la capacité d'innovation et d'adaptation commerciale de l'opérateur ferroviaire, sans compter les risques de grèves), avec pour conséquence des défections chroniques de la part des chargeurs au profit de la route. Il est en outre pointé que la SNCF joue le blocage pour tout ce qui pourrait ressembler à un développement de service ferroviaire privé... In fine, c'est la stratégie de l'opérateur SNCF qui est en cause.

Concernant les voyageurs, certains acteurs déplorent le retard du projet de contournement de Nîmes et de Montpellier par la LGV, ou s'interrogent sur l'avenir du projet de bouclage de la ligne vers Perpignan. D'autres n'hésitent pas à pointer une part de responsabilité pour le Conseil Régional, qui ne serait pas suffisamment offensif dans le développement du TER, particulièrement sur l'axe Nîmes-Béziers, ce qui oblige certains départements à imaginer des solutions de substitution (transport par autocars et interconnexion avec les transports urbains).

Concernant le fret, certains acteurs regrettent ou expriment leur scepticisme quant au projet de ligne mixte pour le contournement de Nîmes - Montpellier. Au-delà, si certains acteurs voient dans le ferroutage la seule solution alternative réaliste sur le long terme (sa compétitivité face à la route nécessitant la création d'une ligne nouvelle de bout en bout), d'autres ne sont pas forcément convaincus du bien fondé des innovations technologiques défendues par la SNCF (spécifiquement, les acteurs du transport et de la logistique considèrent que la productivité de l'autoroute ferroviaire sera plus faible que celle du transport combiné).

Pourtant, selon la SNCF, si elle parvient à une bonne qualité de service, la croissance espagnole doit lui apporter une augmentation de 10% de trafic, compensant la faiblesse du trafic fret local lié au peu de potentiel industriel régional.

Modes fluvial & maritime

En matière fluviale, pour certains acteurs, seule la plaisance se développe et la voie d'eau reste un « gadget » pour le transport des marchandises ; pour d'autres, en revanche, au-delà de la plaisance portée par le canal du Midi, la Région peut se prévaloir du port de commerce de Sète et d'infrastructures fluviales à vocation de transport de fret avec le canal du Rhône à Sète qui reste sous-utilisé par rapport à ses capacités.

En matière maritime, les points de vue sont également contrastés : certains acteurs s'accordent sur les potentialités du mode dans une logique Ouest-Est, pour lequel une réflexion est engagée avec Barcelone et qui constitue un enjeu pour le développement des plates-formes portuaires de Sète et de Narbonne ; d'autres le considèrent comme inadapté, sauf à créer des liaisons avec le port de Marseille afin de remonter ensuite le Rhône vers l'Europe du Nord.

Spécialement, pour les professionnels du transport et de la logistique, les modes fluvial et maritime n'ont pas de réalité économique et devraient rester très spécialisés, même si certains utilisateurs aimeraient y voir des modes réellement compétitifs, sous réserve d'aménagements et d'une offre adaptés.

Mode aérien

L'aéroport de Montpellier apparaît en plein essor grâce à l'activité fret et à la présence de compagnies low cost. Par contre, les acteurs conviennent que le TGV et l'absence de coordination des gestionnaires ont « tué » l'aéroport de Nîmes. Entre les deux, Perpignan peut trouver sa place comme aéroport relais face à Gérone et Barcelone, par exemple avec des navettes sur Madrid (les acteurs s'accordent toutefois pour considérer qu'il ne s'agira jamais d'un aéroport de grande capacité).

Concernant le fret, le mode aérien n'est utilisé que de manière limitée, mais fait partie des projets de développement des concessionnaires des plates-formes de Montpellier et Perpignan.

2.2 Leviers

Mesures d'exploitation

L'impact potentiel des mesures pour la régulation du trafic des poids lourds (limitations de circulation des PL certains jours, modulation des péages...), est perçu diversement : pour les uns sans effet, frein à l'économie intra-régionale ou aux échanges avec l'Espagne, voire obstacle au « droit à circuler » ; pour les autres, nécessité pour inciter à un report modal favorable à la décongestion de l'autoroute et à la spécialisation de certains axes.

Spécialement, les professionnels du transport et de la logistique se montrent hostiles à ce type de mesures qui limiteraient les capacités d'approvisionnement des commerces et des industries dans les périodes de forte fréquentation touristique.

Ceci étant, des mesures visant à l'homogénéisation des règles de fonctionnement du transport routier, à un niveau européen avec notamment l'harmonisation des conditions sociales, recueille l'adhésion des professionnels...

Meilleur partage modal voyageurs

La réalisation de la ligne à grande vitesse (liaison avec Barcelone) est perçue comme une priorité pour soulager les axes routiers, mais le caractère incomplet de la réalisation, les risques de nuisances et l'absence de compétence des départements sont évoqués comme autant de freins à sa réalisation.

Meilleur partage modal marchandises

Pour un grand nombre d'acteurs, l'intermodalité n'est qu'un mot et ils ne sentent pas une réelle volonté des pouvoirs publics (nationaux et/ou régionaux) de la développer (via des infrastructures, des plates-formes...). Ils n'hésitent pas à exprimer leurs doutes sur les perspectives de partage modal comme une alternative crédible aux problèmes de congestion de la route, ni comme une solution à des problèmes de nature plus environnementale.

Ce point de vue est bien résumé par les associations qui, d'une part, voient dans l'intermodalité un enjeu mobilisateur et une nécessité pour une meilleure organisation du transport, la mise en place de solutions intermodales devant être l'outil d'une politique publique volontariste des déplacements qui viserait la cohérence globale du système de transports, d'autre part, constatent que cette cohérence est inexistante en raison de l'absence de réflexion prospective sur l'évolution des territoires et de la population comme sur les besoins et les impacts des infrastructures de transports.

En tout état de cause, les différents modes doivent être considérés comme complémentaires et non comme concurrents, le choix d'un mode ou d'un autre étant fonction des marchandises transportées et des distances parcourues...

Pour les professionnels du transport et de la logistique, le report modal peut être amélioré par une standardisation du conditionnement des marchandises transportées et par l'existence de gisements de productivité. Pour les gestionnaires d'infrastructures, il passe par une programmation à l'échelle nationale des infrastructures, par l'articulation entre eux des modes et des équipements.

Délestage par l'A75

La fin de la construction de l'A75 est une priorité absolue, même si les acteurs restent dubitatifs sur sa fonction d'axe alternatif à l'A7 et à l'A9, percevant bien sa vocation d'autoroute de loisirs (avec pour utilité première l'amélioration de l'accès à l'Espagne et au Languedoc-Roussillon pour les véhicules de tourisme) et son peu d'impact potentiel sur le trafic PL (même si la gratuité jusqu'à Clermont-Ferrand veut inciter les PL à utiliser l'infrastructure, les pentes fortes entraînent une surconsommation de gas-oil qui augmente le coût du fret transporté ;

en outre, les acteurs sont conscients que cet axe ne dessert pas de bassin économique important ou de bassin de vie à forte densité, excepté Clermont-Ferrand). La réalisation des barreaux de raccordement aux axes existants et vers les agglomérations est un enjeu pour le maillage du territoire et pour la fluidification du trafic entre le nord et le sud de l'Hérault, notamment pour les déplacements quotidiens.

Délestage par les RN existantes

Les acteurs sont perplexes sur l'utilité d'aménager le réseau routier existant (cf. la RN88 Lyon Toulouse), dont l'impact serait marginal, et ne ferait que repousser (de peu) les échéances sauf s'agissant de l'amélioration du maillage routier en périphérie ou pour l'accès aux villes centres.

Les axes parallèles à l'A9 sont saturées du fait de l'étalement urbain, la RN 113 entre Nîmes et Montpellier étant ainsi devenue une voie de desserte urbaine et de zones d'activités où les vitesses de circulation et la fluidité ne sont pas compatibles avec les besoins de déplacements, même entre ces deux villes. De même, la RN9 est de plus en plus fréquentée pour des déplacements de proximité du fait de l'étalement urbain.

Les axes routiers, (Nord/Sud depuis Alès ou l'arrière-pays héraultais, mais aussi côtiers) n'ont pas les aménagements suffisants (gabarit, sécurité) pour une bonne irrigation du territoire ou pour être considérés comme des axes alternatifs, et le manque de maillage est d'autant plus fort à l'abord des agglomérations. Ils sont sur-fréquentés en période estivale.

Nouvelles infrastructures

Certains acteurs sont conscients que les possibilités de construction de nouvelles infrastructures autoroutières apparaissent plus complexes que par le passé, nécessitant davantage de prévisions et de précautions. Pour beaucoup, particulièrement dans les secteurs les plus denses, la conception des aménagements ou des réalisations nouvelles devrait tenir compte des besoins de maillage du réseau pour l'organisation des déplacements. Cette conception « en peigne », par le développement de rocade et de barreaux est assez répandue. Elle suscite néanmoins des inquiétudes sur les consommations d'espaces libres de la part des associations et du monde agricole.

Aménagement de l'A9

Pour certains, l'aménagement de l'A9 est la priorité, avec pour avantage de réorganiser le système de circulation et de liaisons de l'agglomération de Montpellier ; pour d'autres non, qui préfèrent des rocades (notamment au droit de Montpellier).

Spécialement, le doublement se heurte à une perception plus transversale (en peigne) des problèmes de congestion, accompagné d'un sentiment accru de dangerosité. En outre, un responsable associatif insiste sur le risque de sur-concentration urbaine et sur le développement du tout routier sur un seul axe, reportant l'engorgement vers les villes et les interconnexions des réseaux.

A79

La Région et les CCI sont assez favorables à l'A79 pour désenclaver le bassin d'Alès, en le reliant à la Vallée du Rhône, irriguer l'arrière pays du Languedoc-Roussillon et l'Ardèche, et relier l'Est européen, via Grenoble et l'Italie. Les acteurs alésiens sont les défenseurs les plus déterminés de cette solution.

Pour la partie entre Alès et Narbonne (qui nécessite des infrastructures et des ouvrages d'art très importants), des acteurs trouvent préférable de privilégier le réaménagement de l'existant, en veillant aux bretelles de rattachement avec les autres infrastructures existantes.

D'autres acteurs sont en revanche hostiles à cette infrastructure, qui n'apparaît pas à leurs yeux comme une réponse pertinente ; ils souhaitent conserver son caractère à l'arrière-pays et mettent en avant des difficultés environnementales (conflits d'usage des sols, risques d'inondation, etc.). Ils considèrent d'ailleurs que le débat est clos puisque des élus se sont déjà prononcés contre ce projet.

En fait, cette infrastructure présenterait avant tout un avantage d'aménagement du territoire en faveur du Piémont, sans impact réel sur la saturation de l'A7 (la congestion serait reportée au Nord de Valence).

3. L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les problématiques d'aménagement du territoire sont abordées avec des focales différentes selon les catégories d'acteurs concernées, selon les territoires et/ou selon l'institution.

Certains acteurs, particulièrement s'ils sont situés dans des territoires moins bien desservis (Alès, Aude, Pyrénées-Orientales), sont particulièrement attentifs aux effets d'entraînements des infrastructures de transport sur le développement local. Le réseau de communication présente l'inconvénient de ne pas bien desservir le secteur d'Alès, qui reste le premier site industriel régional.

D'autres estiment au contraire, que la mise en place d'infrastructures nouvelles vient en réponse aux évolutions des territoires (activité économique, démographie) et accompagne le développement plutôt que d'en être le moteur.

Les représentants des pôles secondaires (Perpignan, Narbonne) attendent une meilleure offre de services ferroviaires au sud de Montpellier (continuation de la LGV) et des retombées économiques de leur présence sur l'axe France-Espagne.

En revanche, les représentants des agglomérations de Nîmes et Montpellier sont demandeurs d'un renforcement des connexions entre les deux agglomérations pour peser davantage dans la compétition entre agglomérations, face à Marseille et Lyon par exemple.

Enfin, la plupart des responsables rencontrés mettent en évidence les effets paradoxaux de l'offre de transport sur les équilibres régionaux et locaux. Par exemple, le raccourcissement des distances (avions, TGV) a pour effet positif de dynamiser le tourisme et pour effet négatif l'envol des prix du foncier avec des difficultés de logement pour les jeunes ménages.

La question de la cohérence entre aménagement du territoire et transport

Un nombre important d'acteurs, issus de toutes les catégories (niveau régional excepté), regrettent l'absence de programmation globale des équipements, infrastructures et services de transports. Ils soulignent le fait que la politique des transports ne paraît pas s'inscrire dans une perspective d'aménagement du territoire en général, ni tenir compte des réalités et des évolutions des territoires du Languedoc-Roussillon en particulier.

Certaines collectivités locales relèvent que les nouvelles procédures telles que les SCOT vont permettre d'améliorer la cohérence des projets avec la mise en place, à l'échelle des agglomérations, de stratégies intégrant les questions de peuplement, de maîtrise de l'urbanisation, de localisation des équipements et d'organisation des transports.

C'est ainsi que les associations et organismes consulaires peuvent se faire l'écho des progrès réalisés dans la manière de poser le lien entre aménagement et transport, même si l'articulation entre les différentes échelles de territoire ne leur paraît pas satisfaisante.

Les professionnels du transport, par contre, estiment que les procédures actuelles ne correspondent pas à leurs attentes, soit en raison des délais qui gênent la prise de décision, mais aussi par manque de prévision et de programmation (réservation d'emprises foncières pour des espaces logistiques, par exemple).

L'impact de la démographie

Pour beaucoup d'acteurs, les conséquences de la croissance démographique n'ont pas été suffisamment maîtrisées aussi bien aux échelles régionales, départementales que locales.

Les perspectives d'évolution du peuplement à moyen et long termes et la concentration estivale de population le long du littoral sont une préoccupation partagée en raison de leurs effets sur la consommation d'espaces, les besoins de déplacement et d'approvisionnement. L'accroissement du mitage du territoire, de la demande d'équipements publics et de services de transports, des risques d'inondations sont évoqués par les acteurs.

Les décideurs des agglomérations sont particulièrement intéressés par les conséquences de cette croissance démographique sur les besoins de déplacement (en quantité et en qualité) : organisation des transports collectifs dans les agglomérations, mais aussi entre les agglomérations (pour les territoires entre Béziers et Nîmes), maillage routier au droit des pôles urbains, etc.

Seule Montpellier estime avoir la densité critique pour apporter des réponses efficaces à la demande de déplacement par le mode collectif (TCSP bus et tram, pôle d'échange intermodaux rail-route).

Les risques de déséquilibres engendrés par les évolutions contrastées dans la répartition de la population entre les différents territoires sont par contre assez peu mis en évidence, excepté par les départements (déséquilibres internes aux départements mais aussi à la Région).

L'organisation du territoire

La Région conçoit l'organisation du territoire en réseau, à partir des pôles principaux que constituent les grandes villes du Languedoc-Roussillon : Montpellier, Nîmes, Perpignan..., avec la volonté de prioriser la circulation sur les axes reliant ces têtes de réseaux.

Cette vision n'est pas toujours partagée par autres les acteurs. Les agglomérations et les responsables économiques voient parfois davantage de concurrence que synergies entre territoires, même si cela est rarement exprimé de manière directe.

En particulier, les complémentarités entre les fonctions des différents bassins d'emploi et de vie ou entre les pôles d'activités des plates-formes (ports, aéroports) sont souvent évoquées comme autant de projets ou d'idées difficiles à mettre en œuvre voire abandonnés. Les aéroports régionaux en ont été l'illustration.

Les villes semblent penser leurs liaisons au territoire indépendamment de leur inscription dans un ensemble régional. Le développement de la conurbation Nîmes-Montpellier est certes un fait constaté, même si les conditions d'un travail commun ne sont pas encore réunies. Toutefois, la région est aussi soumise à des attractions extérieures : Perpignan se tourne vers Barcelone, Narbonne regarde aussi vers ses liaisons à l'ouest (A 61), Nîmes vers Marseille, Alès vers la vallée du Rhône.

A l'échelle des départements nous retrouvons une logique similaire, parfois plus accentuée encore : l'accès à la vallée du Rhône a une dimension essentielle pour les acteurs gardois (collectivités et consulaires), l'Aude se situe autant dans l'attraction de Toulouse que dans celle Montpellier....

Les fonctions économiques du territoire

Le poids de Languedoc-Roussillon (mais aussi de sa métropole) est perçu comme relativement faible en comparaison de son voisin Catalan.

La région est identifiée par la plupart des acteurs comme ayant une fonction de corridor entre la Catalogne et le reste de l'Europe.

Cette caractéristique est perçue comme une opportunité pour le développement de nouvelles activités (logistique), mais aussi parfois comme une menace si l'économie locale ne parvient pas à capter et à retenir une partie des flux.

Face à cet enjeu, le dimensionnement et le rayonnement des plates-formes d'échange (port et aéroports) semblent insuffisants aux yeux des acteurs locaux en charge de leur gestion et des collectivités locales, la raison est identifiée unanimement dans l'absence d'un passé industriel sur la façade maritime.

Aujourd'hui, les agglomérations situées le long de l'A9 et les chambres consulaires misent toutes sur l'activité de transport et de logistique pour diversifier l'économie locale à partir de pôles d'échange et de services créateurs de valeur ajoutée. Les projets touchent au développement et à la mise en réseau des plates-formes existantes comme à Perpignan, à l'extension des zones et des services comme à Narbonne, à l'implantation de plates-formes de la grande distribution (Nîmes, Béziers). La Région et les Départements se sont engagés dans la valorisation la desserte de ces pôles. Ils militent en outre pour la création de points d'arrêt et d'échange sur les projets d'infrastructures tels que le contournement LGV de Nîmes-Montpellier.

Les impacts des services de transport sur les secteurs économiques forts du Languedoc-Roussillon sont appréciés de manière plus contrastée.

Les représentants du monde agricole et des associations mettent en évidence la captation des espaces cultivés par le développement des infrastructures. Mais le tourisme et la pression démographique sont les principaux consommateurs de surfaces, le maillage routier ne faisant qu'accompagner cet étalement urbain et le mitage du territoire.

Sur le tourisme, exceptés quelques acteurs notamment dans l'arrière-pays, les personnes rencontrées sont plutôt réservées quant au besoin de créer de nouvelles infrastructures pour renforcer l'attractivité du territoire. La préservation d'espaces naturels de qualité est un facteur plus important. Le travail sur l'offre de services touristiques diversifiés et de meilleure qualité est généralement considéré comme déterminant pour retenir et attirer une clientèle sur une saison élargie, pour des séjours plus fragmentés. L'existence de liaisons aériennes low-cost est un point d'appui à l'activité touristique selon les représentants consulaires et des collectivités locales (pouvoir d'achat, régularité).

Enfin, les agriculteurs et les associations soulignent le besoin d'arbitrage, de planification et de rationalisation de la consommation des espaces existants, celle-ci s'effectuant trop souvent au détriment du fonctionnement des activités agricoles et aquacoles. C'est un enjeu fort pour l'aménagement régional, notamment de la bande littorale (aspects économiques, du cadre de vie et de prévention des risques naturels).